

「中央新幹線小委員会答申（案）
に関するパブリックコメント」
結果報告

平成23年5月12日
国土交通省鉄道局

パブリックコメントの概要と結果

【パブリックコメント概要】

件名：「中央新幹線小委員会答申(案)に関するパブリックコメント」

実施時期：平成23年4月22日(金)～平成23年5月5日(木)

意見募集対象：平成23年4月21日(木)第19回中央新幹線小委員会において示された「中央新幹線小委員会答申(案)」

【パブリックコメントの結果】

- ・提出意見数：888件(個人：809件、団体：79件)
- ・地域別の提出意見数は下表の通り。

地域別の 意見数	中央新幹線の沿線都府県										その他	合計
	東京	神奈川	山梨	長野	静岡	岐阜	愛知	三重	奈良	大阪		
法人又は団体	9	1	1	24	16	2	5	2	5	12	2	79
個人	55	54	37	304	57	28	27	12	5	66	164	809
合計	64	55	38	328	73	30	32	14	10	78	166	888

注：団体には、官公庁(環境省)、地方公共団体、経済団体、期成同盟会、市民団体などが含まれる。

パブリックコメントで寄せられた主な意見と理由

【中央新幹線の整備に関する意見】

意見内容	今回のパブリックコメントで寄せられた主な理由	件数	(参考)	
			前回	前々回
<p>①中央新幹線を早期に整備すべき。 (大阪まで早期開業すべきとの意見については別途⑨として整理。)</p>	<p><今回新たに加わったもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・震災以降、国土軸を担うインフラを二重系化して災害に強い国土を作る必要性、重要性を再認識させられたため。 <p><前回又は前々回から寄せられているもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・三大都市圏の大動脈輸送を担う新たな国土軸の形成や、速達性の飛躍的向上、先進的な鉄道技術の確立などによる我が国の国際競争力の強化が期待されるため。 ・時間短縮による様々なビジネスチャンスの創出や生産性向上がもたらされ、地域経済及び国家経済の活性化が期待されるため。 ・三大都市圏以外の地域においても都市部との交流・連携の強化を図り、地域の活性化と産業振興を進め、持続可能な地域経済を構築する上で極めて重要なため。 ・東海道新幹線は開業から40年以上経過しており、日本の大動脈を継続的に確保する観点からも早急に建設すべきであるため。 	16	83	134
<p>②中央新幹線整備に反対、計画を中止又は再検討すべき。 (超電導リニア方式、南アルプスルート of 探採に反対、JR東海が営業主体又は建設主体として指名を受けることへの反対を含む。ただし、伊那谷ルートを再検証すべきとの意見については別途⑥に整理。)</p>	<p><今回新たに加わったもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・東日本大震災の影響が収まっておらず、新たな大規模事業を進めるような社会的状況ではないため。 ・中央新幹線の整備にかかる費用、エネルギー、人的資源などは、まずは東北地方をはじめとする被災地の復興にあてるべきと考えられるため。 ・福島第一原発事故が収束しておらず、今後の電力供給が不透明であるため。 <p><前回又は前々回から寄せられているもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の高速交通網で十分であり、現状以上の速度の向上の必要性を感じないため。 ・三大都市圏以外の沿線地域においては地域活性化の効果が期待できないため。 ・磁界の影響による健康被害や大量の電力消費が懸念されるため。 ・ガイドウェイの破損や故障が生じた場合の安全性が懸念されるため。 ・長大山岳トンネルの建設、維持運営上の安全性の確保や環境破壊が懸念されるため。 ・多額の債務残高や需要予測の甘い見通しにより経営破綻を招く恐れがあるため。 ・建設費用が膨らんだ場合に国民負担が生じる恐れがあるため。 	648	142	12

パブリックコメントで寄せられた主な意見と理由

【走行方式、ルート、営業主体、建設主体に関する意見】

意見内容	今回のパブリックコメントで寄せられた主な理由	件数	(参考)	
			前回	前々回
③在来型新幹線方式を採択すべき。	<p><前回又は前々回から寄せられているもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全性及び信頼性の観点で優れた実績があるため。 ・エネルギー消費（電力消費）の効率性が優れているため。 ・他の既存の新幹線路線との接続性という点で優れているため。 	5	—	3
④超電導リニア方式を採択すべき。	<p><前回又は前々回から寄せられているもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・時間距離の大幅な短縮によって経済効果がもたらされることが期待できるため。 ・超電導リニア技術を応用した新たなものづくりの進展により日本の産業の国際競争力が増大することが期待できるため。 	5	56	3
⑤南アルプスルートの採択を支持。	<p><前回又は前々回から寄せられているもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・最短距離であり、工期、建設コスト、所要時間、輸送需要量及び経済効果の面からも優位性があるため。 ・建設主体の健全経営を維持しながらプロジェクトを推進することができるため。 ・大阪までの早期開業のためにも最短のルートを選定すべきであるため。 	18	122	463
⑥伊那谷ルートの再検討を求める。	<p><前回又は前々回から寄せられているもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全性、自然環境保全、地域振興の観点から、長野県や国民全体にとって大きなメリットが考えられる伊那谷ルートによる早期整備が最も優れているため。 ・伊那谷ルートは、日本海側への発展性が望める利点があるため。 ・走行ルートの多様化により危険の分散度が高まり、より高い安全性が確保できるため。 	102	167	37
⑦営業主体、建設主体はJR東海が適当。	<p><前回又は前々回から寄せられているもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大動脈の二重系化の観点から中央新幹線と東海道新幹線は相互補完関係にあり、現在東海道新幹線を運営しているのはJR東海であるため。 ・東海道新幹線と中央新幹線の一元的な経営により、営業主体・建設主体の財務的基盤を安定させることが早期整備や安全確保につながるとともに、利用者へのサービス向上や利便性確保の上でも有利であると考えられるため。 	3	117	—
⑧鉄道・運輸機構が建設主体として参加すべき。(技術力等を活用すべき、との意見を含む。)	<p><前回又は前々回から寄せられているもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道・運輸機構には鉄道建設の豊富な経験と実績があるため。 ・JR東海には大規模な鉄道路線整備の実績がないため。 ・公共性のあるプロジェクトにおいて、一民間企業であるJR東海が用地買収や工事発注等で、透明性や公平性が確保されるのか疑問であるため。 ・地元協議や用地買収について公的機関の関与があれば円滑に進むと思われるため。 	4	13	7

パブリックコメントで寄せられた主な意見と理由

【付帯意見に関する意見】

意見内容	今回のパブリックコメントで寄せられた主な理由	件数	(参考)	
			前回	前々回
⑨大阪まで早期に開業すべき。(国が具体策を検討すべき、などを含む。)	<p><今回新たに加わったもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・震災を踏まえ、東海道新幹線全線の代替機能を早期に確保すべきであるため。 ・震災を受けて首都圏一極集中のリスク分散として関西の位置づけが大きくなっており、中央新幹線整備は首都機能分散の課題解決に資するため。 <p><前回又は前々回から寄せられているもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・中央新幹線の整備は、東京・大阪間を直結することで初めてその機能を発揮するため。 ・名古屋暫定開業では関西圏の地盤沈下が今以上に進むことが懸念されるため。 	26	217	9
⑩国際拠点空港への結節性を強化すべき。	<p><前回又は前々回から寄せられているもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・中部国際空港、リニア中央新幹線を経由した旅行商品の開発による外国人旅行者の拡大が期待されるため。 ・奈良市周辺への駅設置と相まって関西学術文化研究都市へのアクセスが良くなり、国際的交流が推進されるため。 ・今後の我が国の発展のためには、アジア各国の経済発展の活力を呼び込むことが重要。LCC等によりアジアを中心に航空需要の増加が見込める中で、関西国際空港とリニア中央新幹線の結節性の強化が重要であるため。 	5	10	—
⑪駅の位置や費用負担等の調整について、国の(より積極的な)関与を求める。	<p><前回又は前々回から寄せられているもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国新幹線鉄道整備法に基づく事業であり、国が主体的な役割を担うべきであるため。 ・駅設置場所、建設費用負担、安全性と環境に対する配慮等の課題解決に向けて、国は積極的に関与し事業を推進する必要があるため。 ・国が中間駅の費用負担方針の決定、責任ある事業完遂を担保することが望まれるため。 	39	75	27
⑫途中駅の建設費用の地元負担を軽減すべき。(建設主体も負担すべき、地元負担を無しにすべき、国が支援すべき、などを含む。)	<p><前回又は前々回から寄せられているもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線自治体は、駅へのアクセス圏を拡大するために様々な駅周辺施設の整備を担うため、駅の建設費用は建設主体が負担すべき。 	27	33	33
⑬駅への広域的なアクセス環境の整備を求める。	<p><今回新たに加わったもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域振興の効果を高めるために、(ルートから外れた地域を含め)広域的にアクセス利便性の向上を図る必要があるため。 	26	—	—
⑭在来線、道路交通、航空交通などの利便性の向上が図れるよう、トータルデザインされた国の具体策を早急に国民に示すよう明記すべき。	<p><前回又は前々回から寄せられているもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・リニア中央新幹線の整備は、地域の交通体系に大きく影響を及ぼすため。 	14	116	—

パブリックコメントでの主な意見と理由

【その他の意見】

意見内容	今回のパブリックコメントで寄せられた主な理由	件数	(参考)	
			前回	前々回
⑮ 東海道新幹線沿線地域の利便性を向上させるべき。(静岡県内での利用機会の増加、新駅の設置など)	<p><前回又は前々回から寄せられているもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・中央新幹線開業後に東海道新幹線の利用者を持続的に確保するため。 ・ひかり・こだましか停車しない駅の利便性向上により、地域活性化に資するため。 ・中央新幹線整備の負担者とも言える東海道新幹線利用者の交通の利便性向上のため。 ・富士山静岡空港の設置により、アジアから日本を訪れる観光客の増加に寄与し、さらには羽田空港や成田空港の補完的な役割も果たすことができるため。 	9	87	213
⑯ 今般改正された環境影響評価法の内容を踏まえて手続を行うべき。	<p><今回新たに加わったもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価法の改正案が成立しており、改正法施行前であっても法改正の精神を踏まえた手続を実施すべきであるため。 	2	—	—
⑰ 電力消費量や電磁波の人体への影響に関するデータを公表すべき。	<p><前回又は前々回から寄せられているもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・山梨リニア実験線における電磁波の影響やエネルギー消費量のデータが公開されていないため。 	20	11	5
⑱ 今後、エネルギー需給に関する検討を国が関与して行うべき。	<p><今回新たに加わったもの></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国のエネルギー政策との整合を図る必要があるため。 	21	—	—

(参考1) 「答申(案)に関するパブリックコメント」主な意見の地域別の件数

主な意見	東京 (64)	神奈川 (55)	山梨 (38)	長野 (328)	静岡 (73)	岐阜 (30)	愛知 (32)	三重 (14)	奈良 (10)	大阪 (78)	他県 (166)	合計 (888)
① 中央新幹線を早期に整備すべき。		1	1	8			2				4	16
② 中央新幹線整備に反対、計画を中止又は再検討すべき。	57	54	33	157	57	27	29	14	1	68	151	648
③ 在来型新幹線方式を採択すべき。	1			2		1				1		5
④ 超電導リニア方式を採択すべき。	1			1			1				2	5
⑤ 南アルプスルート of 採択を支持。	1		3	10			1				3	18
⑥ 伊那谷ルートの再検討を求める。				102								102
⑦ 営業主体、建設主体はJR東海が適当。				1			1				1	3
⑧ 鉄道・運輸機構が建設主体として参加すべき。							1				3	4
⑨ 大阪まで早期に開業すべき。		1	1	1			1		6	13	3	26
⑩ 国際拠点空港への結節性を強化すべき。							1		1	3		5
⑪ 駅の位置や費用負担等に関する調整について、国の(より積極的な)関与を求める。		2		36					1			39
⑫ 途中駅の建設費用の地元負担を軽減すべき。		1	1	23					2			27
⑬ 駅への広域的なアクセス環境の整備を求める。				26								26
⑭ 在来線、道路交通、航空交通などの利便性の向上が図れるよう、トータルデザインされた国の具体策を早急に国民に示すよう明記すべき。				14								14
⑮ 東海道新幹線沿線地域の利便性を向上させるべき。					9							9
⑯ 今後改正された環境影響評価法の内容を踏まえて手続を行うべき。	2											2
⑰ 電力消費量や電磁波の人体への影響に関するデータを公表すべき。	2		3	13		1					1	20
⑱ 今後、エネルギー需給に関する検討を国が関与して行うべき。				21								21

注: ()内の数値は、各都府県の提出意見数。

なお、提出意見1件の中に複数の意見が記載されている場合、意見の内容ごとに1件として数えている。

このため、意見の件数の合計と提出意見数は一致しない。

(参考2) 「中間とりまとめに関するパブリックコメント」主な意見の地域別の件数

	東京 (48)	神奈川 (21)	山梨 (61)	長野 (491)	静岡 (134)	岐阜 (10)	愛知 (16)	三重 (9)	奈良 (13)	大阪 (91)	その他 (102)	総計 (996)
①中央新幹線の早期整備を望む。			5	74			2	1		1		83
②国家プロジェクトとして、国が関与して事業を進めるべき。	4	5	15	73			1		3	5	6	112
③東海道新幹線沿線の地域活性化及び利便性向上に配慮されるべき。		2			85							87
④中央新幹線の整備に反対。	32	5	25	13	12	7	6	4		13	25	142
⑤超電導リニア方式を採択すべき。	1			50			2			1	2	56
⑥伊那谷ルートを採用すべき。				167								167
⑦南アルプスルートを採用すべき。	2			107	3		2	1		2	5	122
⑧JR東海が建設主体として適当。	1	1		50	3		1				1	57
⑨JR東海が営業主体として適当。	3	2		51			1			1	2	60
⑩国の機関(鉄道・運輸機構等)を建設主体に加えるべき。	4	2		3			1			1	2	13
⑪大阪までの早期開業を検討・実現すべき。	7	6	3	27	2		6	4	13	78	71	217
⑫国際拠点空港へのアクセスの利便性を確保すべき。	1						1		1	4	3	10
⑬国が駅の位置や費用負担に関する調整に関与すべき。	1	1		71					1		1	75
⑭駅について、建設主体と自治体が十分協議すべき。	1			41			1			1		44
⑮駅の建設費用を建設主体(又は国)が負担すべき。		5	20	6						2		33
⑯地域の戦略づくりに国が関与すべき。		1	1	7						1		10
⑰JR東海は沿線地域の戦略的な地域づくりに協力すべき。					31							31
⑱中央新幹線の整備効果を踏まえた国土政策及び交通政策について、地域の利便性向上及び活性化のための国の具体策を示すべき。				116								116
⑲これまで国の関与が不足しているのではないか。				68								68
⑳超電導リニアの電磁波やエネルギー消費について審議すべき(又はデータを明らかにすべき)。	2	1	2	6								11

注：()内の数値は、各都府県の提出意見数。

なお、提出意見1件の中に複数の意見が記載されている場合、意見の内容ごとに1件として数えている。

このため、意見の件数の合計と提出意見数は一致しない。

(参考3) 「中央新幹線に関するパブリックコメント」主な意見の地域別の件数①

主な意見\地域	東京 (10)	神奈川 (26)	山梨 (11)	長野 (556)	静岡 (155)	岐阜 (1)	愛知 (4)	三重 (12)	奈良 (2)	大阪 (5)	その他 (11)	合計 (793)
【中央新幹線の整備に関する意見】												
① 中央新幹線を早期着工・早期開業すべき (早期の整備計画策定も含む)	2		8	109	1		2	8		4		134
② 中央新幹線の大阪開業を前倒し (又は同時に) すべき		1		5						1	2	9
③ 中央新幹線整備を国家プロジェクト として進めるべき			3	21		1		1			1	27
④ 中央新幹線の整備に反対	4	1	2	4							1	12
【ルートに関する意見】												
⑤ 伊那谷ルートを選定すべき				37								37
⑥ 南アルプスルートを選定すべき	1	2	2	453			2			2	1	463
⑦ 多面的な視点から公正・公平な審議が なされるべき。				23								23
⑧ 南アルプスルートの安全性や環境影響 について慎重に検討・配慮すべき		1		15							1	17
【駅に関する意見】												
⑨ 国・JR東海が負担・支援し、地元の 費用負担を軽減(又は無しに) すべき	1		6	19				6		1		33
⑩ 駅の設置場所や建設費の費用負担に ついて、地元と協議し、意見を聴くべき				20						1		21
⑪ 神奈川県橋本駅に中央新幹線の駅を (国家プロジェクトとして) 設置すべき	2	18										20
⑫ 飯田地域に駅を設置すべき				89	5							94

(参考4) 「中央新幹線に関するパブリックコメント」主な意見の地域別の件数②

主な意見\地域	東京 (10)	神奈川 (26)	山梨 (11)	長野 (556)	静岡 (155)	岐阜 (1)	愛知 (4)	三重 (12)	奈良 (2)	大阪 (5)	その他 (11)	合計 (793)
【東海道新幹線に関する意見】												
⑬ 静岡県内の駅におけるのぞみ・ひかりの停車回数を増加させるべき				1	109							110
⑭ 東海道新幹線に富士山静岡空港新駅を設置すべき				1	102							103
【走行方式、営業主体、建設主体、その他に関する意見】												
⑮ 超電導リニア技術を早期実現すべき			1					1		1		3
⑯ 超電導リニアの採用に反対、在来型新幹線方式を採用すべき	2										1	3
⑰ 消費電力や電磁波の影響について情報公開されるべき	1		2	2								5
⑱ 建設主体又は営業主体はJR東海以外とすべき	2			1		1			1		2	7
⑲ 事業者の意向、経営の自主性に配慮すべき	2			3								5

注:()内の数値は、各都府県の提出意見数。

なお、提出意見1件の中に複数の意見が記載されているものがある場合、意見の内容ごとに1件として数えている。このため、意見の件数の合計と提出意見数は一致しない。

(参考5) 中央新幹線(超電導リニア)の消費電力の試算について

	走行の前提条件	ピーク時の消費電力
2027年 首都圏～中京圏 開業時の想定	ピーク時:5本/時間 所要時間:40分	約27万kW
2045年 首都圏～関西圏 開業時の想定	ピーク時:8本/時間 所要時間:67分	約74万kW

- ・ 500km/h走行時の超電導リニア1列車の想定消費電力は、約3.5万kW。